

roulant sur le pavé, quoiqu'on aille aussi vite que sur les Carrosses ordinaires.

Les roües qui servent actuellement, quoique très-utiles, ont pourtant des défauts très-dangereux lorsqu'elles roulent sur le pavé, qui à cause de son inégalité, les oblige de rouler toujours en sautillant. Outre que ce sautillement continuel oblige de faire le train & le corps du Carrosse plus forts pour y résister, il faut encore suspendre le corps, y ajouter une quantité de fers qui rendent tout cet assemblage très-pesant, ce qui ébranle le pavé. Les essieux d'un autre côté, qui sont sujets à casser par cet ébranlement continuel, ajoutent encore un poids de plusieurs quintaux, qui se fait très-rudement sentir, lorsque les Carrosses montent sur un plan incliné plus ou moins selon l'inclination du plan.

Ce ne sont pas là les seuls défauts des roües : leur propre pesanteur, lorsqu'elles montent, est un surcroît de difficulté pour les chevaux, parce qu'ils portent la moitié de tout le fardeau, quand ils montent sur un plan dont la ligne est entre la perpendiculaire & l'horizontale, que les Géomètres appellent la diagonale. D'ailleurs, les roües étant faites de bois, sont sujettes à la pourriture, & il arrive souvent que les rayes des roües étant parvenues à un certain degré de pourriture imprévoyable, elles se brisent, & tout tombe en grand danger de faire périr ceux qui sont dans le carrosse. Ces accidens n'arrivent que trop souvent, pour n'être pas obligé de s'en garantir, lorsqu'il est possible.

Les Hollandois considérans le fracas que les roües causent par la destruction des plans où elles passent, en y faisant de profondes ornières, considérans aussi la dépense qu'elles obligent de faire, & la peine des chevaux, lorsqu'ils sont obligés de monter les plans inclinés, en ont secoué le joug en appliquant le corps
du